VII kadencja

SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ
POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 223)
z dnia 12 marca 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 223)

12 marca 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (druk nr 2184).

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Mieczysław Marosz** dyrektor Biura Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, **Piotr Litwiński** przewodniczący Zarządu Głównego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Piotr Mikiel** zastępca dyrektora Departamentu Transportu w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, **Mariusz Wasiak** główny specjalista w Biurze Prewencji Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Jarosław Lichocki, Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury, witam państwa posłów, witam sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju pana Zbigniewa Rynasiewicza wraz ze współpracownikami, witam reprezentację służb mundurowych, czyli przedstawicieli Ministerstwa Obrony Narodowej i Policji oraz liczną reprezentację strony społecznej. Mam nadzieję, że jesteśmy we właściwym gronie, aby realizować zaplanowany porządek dzisiejszego posiedzenia, a dotyczy on pierwszego czytania poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym, projekt zawarty w druku sejmowym 2184. Informuję, że pani marszałek Sejmu skierowała w dniu 4 marca 2014 roku do Komisji Infrastruktury poselski projekt do pierwszego czytania. Czy są uwagi do zaproponowanego porządku? Nie widzę, stwierdzam zatem, że Komisja przyjęła porządek posiedzenia. Przystępujemy zatem do jego realizacji i pozwólcie państwo, że na początek udzielę sobie głosu, bowiem szacowna grupa posłów upoważniła mnie do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy. Bardzo proszę pan poseł Andrzej Adamczyk z formalnym pytaniem. Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, kieruję pytanie do legislatorów sejmowych obecnych na dzisiejszym posiedzeniu Komisji, czy z punktu widzenia legislacyjnego forma projektu ustawy jest poprawna, ponieważ wnioskodawcą jest osoba, która nie podpisała tego projektu, występuje w imieniu wnioskodawców, przepraszam, występuje w imieniu wnioskodawców.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, udzielam głosu przedstawicielom Biura Legislacyjnego.

Legislator Jarosław Lichocki:

Panie przewodniczący, czy możemy prosić o pięć minut przerwy na przeanalizowanie problemu?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę. Kilka minut przerwy.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wznawiam posiedzenie Komisji. Bardzo proszę, oddaję głos przedstawicielowi Biura Legislacyjnego. Proszę, panie mecenasie.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, przepraszamy za odrobinę zwłoki. Szanowne prezydium poprosiło o wykładnię art. 34 ust. 1, który mówi, że projekty ustaw składa się w formie pisemnej na ręce Marszałka Sejmu; wnosząc projekt, wnioskodawca wskazuje swego przedstawiciela upoważnionego do reprezentowania go w pracach nad tym projektem. No i szanowni państwo wnosicie o interpretację określenia „swego przedstawiciela". W naszej ocenie „swego przedstawiciela" nie oznacza, że poseł, który reprezentuje wnioskodawców, musi być posłem, który podpisuje projekt ustawy, natomiast gdyby takie wątpliwości były podnoszone, to w naszej ocenie taki wymóg nie zachodzi, natomiast pogłębiona analiza Biura Analiz Sejmowych mogłaby w tym przypadku te wątpliwości rozwiać. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. W międzyczasie chciałem Wysoką Komisję poinformować, ponieważ już takie sytuacje w historii prac parlamentu miały miejsce, więc zastosowaliśmy po naradzie w prezydium praktykę stosowaną, mianowicie na piśmie udzieliłem w tej chwili poparcia temu projektowi, za chwilę będzie tutaj dokument z pieczątką sekretariatu marszałka, że moje poparcie wpłynęło, w związku z tym wyszedłem naprzeciw oczekiwaniom wypływającym z tego wniosku, który złożyli koledzy z prezydium. Proponuję abyśmy kontynuowali obrady. Czy jest zgoda w świetle także wyjaśnień pana mecenasa z Biura Legislacyjnego? Czy jest sprzeciw? Nie ma. Bardzo dziękuję, zatem udzielam sobie głosu.

Wysoka Komisjo, projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym z druku 2184 dotyczy zmian w ustawie o drogach publicznych oraz zmian w ustawie o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym. Zasadniczym celem wprowadzanych zmian jest wprowadzenie zmian w systemie obowiązujących opłat za przejazd drogami krajowymi, system opłat elektronicznych, system viaToll, a także zmian w systemie opłat za przejazd autostradami. O co chodzi w tych zmianach? Państwo znają atmosferę w szczególności wśród przewoźników, że wprowadzony system jest restrykcyjny, uciążliwy i nieszczelny. Kontrole i praktyka stosowania tego systemu wskazują, że te opinie potwierdziły się, dlatego jest ten projekt.

Mamy intencje, aby po pierwsze, uprościć ten system, wprowadzić przejrzyste zasady odpowiedzialności za przypadki nieuiszczenia opłat za przejazd tymi drogami; po drugie, jego celem jest ograniczenie represyjności obowiązujących przepisów, a także poprawa skuteczności, a tak właściwie uszczelnienie tego systemu, i ujednolicenie zwolnień z poboru opłat za przejazd zarówno po drogach krajowych, jak i po autostradach. Jeżeli chodzi o represyjność, to wprowadzamy rozwiązanie, które nałożenie kary ogranicza do jednej w ciągu doby. Praktyki, które miały miejsce przede wszystkim w początkowej fazie stosowania tego systemu, wskazują, że na każdej bramce za przejazd określonym odcinkiem drogi nakładane były kary wielokrotne, w związku z tym wprowadzamy takie ograniczenie. Kary za nieuiszczone opłaty za przejazd nakładane byłyby w drodze decyzji administracyjnej, i co bardzo ważne, byłyby to kary nakładane na właścicieli pojazdów lub na posiadaczy pojazdów w przypadku kiedy pojazdy są użytkowane na podstawie różnych umów, m.in. leasingu. Taka propozycja ma miejsce, ponieważ zwracał uwagę na funkcjonujący system rzecznik praw obywatelskich w wystąpieniu do ministra transportu i gospodarki morskiej w styczniu 2013 roku, m.in.wskazując, że wielokrotnie może dochodzić do sytuacji, w których obowiązek wniesienia opłaty spoczywać będzie na podmiocie innym niż ten, wobec którego zastosowana może być kara administra-

cyjna i że z punktu widzenia osoby zagrożonej sankcją może w tym przypadku dochodzić do naruszenia zasady państwa prawa. Na kierującego także może być nałożona kara, ale w przypadkach kiedy brak opłaty wynika z jego zaniedbania, czyli wtedy, kiedy nie uruchomił właściwego systemu, a kierowca powinien to uczynić. Jeżeli jechał ciągnikiem bez naczepy, wtedy nie był to tego zobowiązany, ale już z naczepą, przekraczając odpowiedni tonaż, powinien uruchomić właściwy system. Jeżeli tego nie uczyni, wtedy ta kara byłaby nakładana na kierowcę. W każdym innym przypadku o to musi zadbać właściciel, ponieważ wnosi opłaty i w system wprowadza środki finansowe, które mają być w dyspozycji, czyli żeby mogły być pobierane opłaty. W związku z tym proponujemy taki rozdział. Mamy też propozycję wynikającą z praktyki, ponieważ system rejestruje samochody osobowe z przyczepami turystycznymi. Oczywiście samochody osobowe o ciężarze do 3,5 tony, w ogóle pojazdy o ciężarze do 3,5 tony nie podlegają opłatom, ale już z przyczepą kiedy przekraczają tę wielkość, powinny wnosić opłaty, tak jest rejestrowany. Ponieważ w dotychczasowym systemie w zasadzie wszystkie opłaty za przekroczenia były w wysokości 3000 zł, tutaj proponujemy niższą stawkę – 1500 zł. Proponujemy także, aby jednostką czy służbą uprawnioną do kontroli funkcjonowania systemu, czyli poboru opłat, była tylko i wyłącznie Inspekcja Transportu Drogowego. W dotychczasowym stanie prawnym tę kontrolę może prowadzić Policja, Straż Graniczna i służby celne, więc proponujemy, aby tym problemem zajmowała się tylko Inspekcja Transportu Drogowego. Dotychczasowy system zobowiązuje do nadawania karom rygoru natychmiastowej wykonalności. To jest też ten powód, dla którego ten system jest represyjny. Proponujemy rozwiązanie takie, które funkcjonuje w ustawie o transporcie drogowym, a mianowicie wniesienie opłaty w określonym czasie, tutaj konkretna propozycja – w ciągu 21 dni.

Myślę, że część z państwa jest zorientowanych, że ta inicjatywa została wykonana przez grupę posłów jeszcze w listopadzie ubiegłego roku, ale po drodze były zastrzeżenia i uwagi prawników w Kancelarii Marszałka Sejmu. Między innymi sprawa dotyczyła nierównego traktowania, a mianowicie zabezpieczenia nakładania kar dla przewoźników spoza obszaru Unii Europejskiej, z którymi nie mamy wzajemnych umów, jeżeli chodzi o egzekucję prawa w tym zakresie. Dlatego też trzeba było wnieść autopoprawkę i po tym uzupełnieniu w takim kształcie proponujemy kolejne rozwiązanie. Tak jak mówiłem, proponujemy zwolnienie służb za przejazd autostradami, zwolnienie pojazdów uprzywilejowanych wykonujących zadania określone w art. 53 ust. 2 pkt. 1 lit. a ustawy o ruchu drogowym, pojazdy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz Inspekcji Transportu Drogowego, pojazdy drogowej spółki specjalnego przeznaczenia podczas wykonywania jej zadań, spółki jako zarządcy autostrady i pojazdy spółki, z którą zawarto umowę o budowie i eksploatacji autostrady podczas wykonywania zadań spółki jako zarządcy autostrady. Jeżeli chodzi o zwolnienia na podstawie ustawy o drogach publicznych, to proponujemy zwolnienia dla pojazdów sił zbrojnych, służb ratunkowych, Policji i Straży Granicznej, służb ratownictwa morskiego i ratownictwa górniczego. To są w gruncie rzeczy najważniejsze zmiany, które proponujemy w tym projekcie. Bardzo państwu dziękuję.

Kontynuujemy obrady. Bardzo proszę o stanowisko resortu infrastruktury wobec tych propozycji i oczywiście za chwilę otworzę debatę. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, generalnie rozwiązania, które są zaproponowane w tym projekcie, zasługują na uwagę, rozważenie, w naszej ocenie idą we właściwym kierunku, są to rozwiązania, które są oczekiwane przez całą branżę transportową. Wielokrotnie na posiedzeniach Komisji, gdzie poruszana była ta tematyka, państwo zwracaliście uwagę na to, że należy podjąć takie starania, żeby ten cały system, który obowiązuje, jeżeli chodzi o te kwestie, był systemem bardziej przejrzystym, transparentnym, jasnym i mniej represyjnym, dlatego też my opiniujemy te rozwiązania pozytywnie i w sposób aktywny chcemy uczestniczyć w pracach nad tym projektem w dalszych postępowaniach. Dziękuje bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję. Do zabrania głosu zgłosiła się pani poseł Anna Paluch. Bardzo proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):
Dziękuję bardzo. Ja mam pytanie następujące: czy tym zwolnieniem od opłat będą objęte pojazdy, o których tutaj jest mowa w trakcie jakichś akcji ratowniczych czy wykonywania obowiązków służbowych, czy w ogóle? Bo jeżeli tak, to ja mam pytanie. Skoro proponuje się objąć służbę ratownictwa górniczego na przykład, to dlaczego wyłącza się z tego służbę ratownictwa górskiego? Czym one się różnią? Może się pojawić taka sytuacja, że pojazdy służb ratownictwa górskiego w podobnej sytuacji się znajdą, mogą się znaleźć na takiej samej drodze, dlaczego więc tutaj nie ma równości w traktowaniu służb? Uważam, że wypadałoby to uwzględnić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Michał Wojtkiewicz.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):
Ale przede mną pan poseł Lassota.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Tak? Ale bardzo się pan poseł upominał.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):
Ale my się porozumieliśmy, że najpierw będzie mówił pan poseł Lassota.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Dobrze, ale pozwoli pan, panie pośle, prowadzący obrady udziela głosu. Bardzo proszę panie pośle.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):
Dobrze, przepraszam bardzo. Chodzi mi o kary, które się nakłada w wysokości 1500 zł. Jeśli pojazdem samochodowym, o którym mowa w niniejszych przepisach, jest zespół złożony z samochodu osobowego o dopuszczalnej masie 3,5 tony oraz przyczepy i wjeżdża kierowca na przykład na autostradę – są to ludzie przeważnie z Holandii, jak obserwuję, ale nie tylko, którzy ciągną przyczepy kempingowe – to ni stąd ni z owąd dostaje karę, podczas gdy nigdzie w Europie takich rzeczy się nie stosuje. W związku z tym uważam, że powinien być ten punkt skreślony.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Józefa Lassotę.

Poseł Józef Lassota (PO):
Tak. Ja dokładnie w tej samej sprawie. Jest, można powiedzieć, zasada, że za coś, co przekracza 3,5 tony i się toczy, trzeba płacić. Dotychczas nie było takiego zapisu w ustawie, że dotyczyło to samochodu z przyczepą o przekroczonej masie 3,5 tony, było tylko 3,5 tony, w związku z tym wielu naszych kierowców nieświadomie było narażonych na represję płacenia kary czy mandatu. Tu pan minister powiedział, że system powinien być mniej represyjny. Wydaje się, że ta sprawa związana jest również z tym, że jest jednak jakaś nasza oferta dla turystów, którzy przynoszą tu pieniądze. Jeśli promujemy nasz kraj, to chcemy żeby przyjeżdżali turyści, to wydaje się, że biorąc pod uwagę również chyba nie tak dużą skalę tych pojazdów, w moim przekonaniu należałoby zrezygnować z pobierania tych kar i opłat, czyli wykreślić, wyłączyć właściwie z tej ustawy tego rodzaju pojazdy osobowe z przyczepami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Andrzeja Adamczyka.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):
Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, panie i panowie posłowie, otóż niestety zabrakło mi w uzasadnieniu do projektu ustawy kilku słów, kilku zdań, które by odnosiły się do historii, a przypomnienie tej historii będzie nie-

zbędne, jeżeli chcemy w sposób pragmatyczny, rzeczowy i w pełni odpowiedzialny pochylić się nad przedłożonym projektem ustawy. Otóż pragnę wrócić do drugiej połowy 2009 roku i pierwszej połowy 2010 roku, tzn. czasu kiedy przyjmowane były przez Wysoką Izbę w trybie prac legislacyjnych przepisy dotyczące opłat w systemie viaToll. Pragnę przypomnieć, że wówczas podnosiły się na posiedzeniach sejmowej Komisji Infrastruktury – w obecności wielu dzisiaj biorących w pracach tej Komisji udział posłów – głosy zgłaszające wątpliwości co do proponowanego systemu i interpretacji, albo inaczej: zapisów, które regulowały wówczas funkcjonowanie tego systemu. Przestrzegano w trakcie debaty sejmowej ministra, a szczególnie Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, która ten system wdrażała, przewidywano następstwa złych rozwiązań proponowanych w projekcie ustawy i konsekwencje przyjętych później w ustawie rozwiązań. Zwracano uwagę na to, że doświadczenia w innych państwach każą szukać lepszych, ciekawszych i mniej represyjnych rozwiązań.

Niestety metodą dopychania, przepraszam za określenie, projektu ustawy kolanem większość koalicyjna przeforsowała rozwiązania, które spowodowały, że w okresie kilku lat mieliśmy do czynienia z procesem, który nie miał równych sobie nie tylko na skalę europejską, ale i światową. W konsekwencji, albo na potwierdzenie tych działań, pragnę przywołać raport Najwyższej Izby Kontroli, raport który nie zostawił suchej nitki na tych, którzy przygotowali, wdrożyli i nadzorują system elektronicznego poboru opłat. Proszę państwa, ten pomysł, ten projekt ma imiona i nazwiska. System elektronicznego poboru opłat to nie jest system anonimowy. Pragnę przypomnieć, że za tym systemem stoi minister infrastruktury Cezary Grabarczyk, on za niego bezpośrednio odpowiada, wiceminister infrastruktury, który ministra reprezentował na posiedzeniach Komisji. Ten system ma nazwisko Witecki – dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, ten system ma nazwiska zastępców dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. To nie jest system bezimienny. To, że on jest bezlitosny i to, że jest represyjny – proszę państwa, jeżeli można, ja już konkluduję – że jest bezlitosny i represyjny to dzisiaj wiemy, ale te osoby, które z uporem godnym lepszej sprawy forsowały ten projekt, powinny także mieć w pamięci to, że miały miejsce próby samobójcze wśród kierowców, na których nałożono kary za przejazd drogami krajowymi, kary na podstawie stwierdzonych uchybień przez system ViaToll, miały miejsce próby samobójcze i w części próby samobójcze skuteczne.

Dzisiaj kiedy mówimy o koniecznych, niezbędnych zmianach w tym systemie, zwracam się do wszystkich państwa z apelem, aby przyjąć inną metodologię dochodzenia do właściwych rozwiązań, bazując na tym projekcie. Można by mieć pretensje do ministra właściwego do spraw transportu, dlaczego dopiero po czterech latach, dlaczego dopiero po tak długim czasie wnoszony jest projekt, który powinien pojawić się kilka miesięcy po zafunkcjonowaniu systemu, bo już w pierwszym półroczu, po kilku miesiącach wiadomo było, że ten system jest zły, że system nie tylko z punktu widzenia technologicznego, ale prawnego, interpretacyjnego jest zły. Dlaczego dopiero teraz? Ale jeżeli już teraz, to zwracam się z apelem do państwa, aby znaleźć takie rozwiązania, które pozwolą Polsce być wzorem dla innych państw, które realizują czy naprawiają swój system. To nie tylko kwestia zwolnienia samochodów, bardzo ważna sprawa, ale to przede wszystkim interpretacja, jeżeli chodzi o naliczanie tych kar, czy to za przejazd przez jedną bramkę razy 100 bramek, co daje nam gigantyczne kwoty rzędu setek tysięcy złotych kary czy wreszcie karanie tych, którzy na tzw. wydrę przejeżdżają bez urządzeń viaBox, bez urządzeń viaToll, dolegliwymi karami administracyjnymi. Tutaj musimy znaleźć odpowiedzi na w zasadzie kardynalne pytania. Dlatego też w imieniu Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość, mając nadzieję, że projekt ten zostanie przez Komisję dopracowany, może daleki od ideału, ale zdecydowanie lepszy niż obecnie funkcjonujący, wnoszę o skierowanie projektu do podkomisji nadzwyczajnej w Komisji Infrastruktury. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Nam także ta intencja przyświeca, wychodząc z tą inicjatywą. Bardzo proszę pana posła Jerzego Szmita. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, dobrze rzeczywiście, że ta bardzo potrzebna nowelizacja wreszcie trafiła do nas i możemy się nią zająć. Chciałbym niejako w nawiązaniu do tego co mówił pan poseł Andrzej Adamczyk odnieść się do kilku problemów, które albo się znalazły w projekcie, albo powinny się znaleźć. Zacznę może od sprawy, która jest niezmiernie istotna i o której też pośrednio była mowa, mianowicie od tego, że szczególnie w pierwszym okresie funkcjonowania systemu pojawiło się naliczenie ogromnej ilości kar, które absolutnie wydają się nieadekwatne do przewinień, które właściciele czy kierowcy wykonali. Otóż te gigantyczne kary, które zostały naliczone, a niestety musimy mieć świadomość tego, że jeszcze nie znamy tak naprawdę wielkości tych kar, które zostały naliczone, bo system działa z dużym spowolnieniem i dopiero w trakcie będziemy się dowiadywali… Wydaje mi się, że nie powinniśmy do tej sprawy podchodzić tak, że zdarzyło się, trudno, są to koszty transformacji, wprowadzania czy po prostu testowania technologii, bo nie możemy testować technologii na obywatelach. W związku z tym wydaje mi się, że powinny się w tej ustawie znaleźć przepisy, które przeprowadzą przynajmniej częściowo abolicję w stosunku do tych osób, które takie przewinienia czy naruszenia, czy niewnoszenia opłat dokonały. Oczywiście nie może być też tak, żeby te osoby, którym takie wielokrotne opłaty zostały im naliczone, bo tak trzeba powiedzieć, nie ponosiły żadnych opłat, tylko żeby była to abolicja częściowa, niemniej jednak można na pewno wymyślić i zaproponować system, w którym opłaty zostaną naniesione nawet z karą, powiedzmy, za to, że rzeczywiście nie zostały obowiązujące przepisy dopełnione. Niemniej jednak wysokość tych kar powinna być adekwatna do przewinienia, nie powinna rujnować przedsiębiorców. Myślę, że taki mechanizm powinniśmy w dalszych pracach opracować, przedstawić i bronić go potem przed Ministrem Finansów czy innymi urzędnikami, którzy najchętniej w sposób drastyczny i drakoński karaliby obywateli często za przewinienia, które naprawdę nie są ich winą.

Kolejna sprawa to jest wysokość opłat. Niestety wnioskodawcy utrzymali wysokość tych kar na poziomie 3000 zł. Wydaje się jednak, że to jest zbyt wysoki poziom, bo on nie odnosi się do rzeczywistości. System działa w wielu krajach i byłaby to jedna z rekordowych kar. Trzeba się po prostu nad tym zastanowić i zwracam się, żeby w dalszych pracach też tę sprawę podjąć.

Kolejna rzecz to jest możliwość ponoszenia opłaty tzw. anonimowej, czyli to, że kierowca może kupić stosowne urządzenie, tak jak kupujemy możliwość rozmawiania przez telefon, tak jak kupujemy różne inne opłaty zryczałtowane i w ramach tych opłat, w ramach tego przedpłacenia realizujemy usługę. System ze strony technicznej rejestruje wszelkie pojazdy, które przemieszczają się po drodze, one są w bazie i na pewno nie ma powodu twierdzić, że z powodów technicznych nie można tych osób zarejestrować, a potem jeżeli rzeczywiście w sposób nieuprawniony korzystały z tych usług, świadomie nie chciały ponosić opłat, żeby je stosownie do przewinienia ukarać, więc aby również powstała możliwość wniesienia opłaty anonimowej.

Wreszcie wydaje się, że podstawą tak naprawdę relacji między użytkownikami dróg a systemem powinny być zawierane umowy i oczywiście to jest tak dzisiaj uregulowane, ale to umowa, na podstawie której będzie dochodzone ewentualne niezapłacenie za usługę, niezapłacenie za przejazd, to umowa powinna być tą podstawą w relacjach. Ci, którzy nadzorują jego funkcjonowanie przede wszystkim powinni zadbać o to, żeby osoby, które korzystają, miały podpisane umowy i na podstawie umów, jeżeli będą nadużywały możliwości korzystania, będzie można tych należności, nawet ze stosownymi karami, dochodzić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Stanisława Lamczyka.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowni państwo, jeżeli w tej chwili mówimy o opłatach, o zmianach, o usprawnieniach dla kierowców, to czy również myśli się o tak zwanej interoperacyjności na polskich autostradach, bo jak wiemy, autostrad przybywa, przybywa również użytkowników tych autostrad, korki powstają zarówno

przy bramkach, jak i na wjeździe i przy wyjeździe. Dlatego korzystając z tego, że jest pan minister, chciałem zapytać, czy można określić jakiś termin interoperacyjności, termin wprowadzenia systemu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Banaszaka. Bardzo proszę.

Poseł Maciej Banaszak (TR) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowni goście, nawiążę do słów pana przewodniczącego. Faktycznie kary były drakońskie, sama ustawa była kompletnym fiaskiem. Przypomnę, że pół roku temu na mój wniosek prowadziłem informację bieżącą w Sejmie na temat viaToll-u i kar z tym związanych. Spłynęły do mnie dziesiątki, setki maili od kierowców, którzy nie byli w stanie zapłacić tych kar. To, o czym powiedział pan przewodniczący, jedna osoba popełniła z tego powodu samobójstwo. No i panie ministrze, brawo, wreszcie się udało coś nam osiągnąć. Oczywiście założenia i cała ustawa idzie w dobrym kierunku, o który od dawna wnioskowaliśmy, i zasługuje na pełne poparcie, tym niemniej mam kilka uwag. Chodzi przede wszystkim o zmianę podmiotu odpowiedzialnego. W przypadku leasingu koszt ewentualnej zmiany zostanie natychmiast przeniesiony na posiadacza pojazdu, czyli leasingobiorcę, ale jednocześnie brak procedur w tym zakresie. Czy nie spowoduje to po prostu kosztów leasingu z powodu nałożenia tak dużego ryzyka na leasingodawców, a w konsekwencji obarczenie tymi kosztami przedsiębiorców, którzy już i tak mają dosyć sporą ilość opłat transportowych.

To, o czym już mówiliśmy, czyli możliwość nałożenia tylko jednej kary w ciągu doby. Brawo! W końcu. Cieszę się. Dobrze by było, żeby ta kara była jeszcze niższa. Kary na tym samym poziomie, do tego już moi przedmówcy się odnosili, to jest kara dotycząca przekroczenia 3,5 tony w przypadku pojazdów łączonych. Tutaj zacytuję treść uzasadnienia projektu ustawy: „Należy również pamiętać, że użytkownicy samochodów osobowych o dmc nieprzekraczającej 3,5 tony nie są obowiązani do uiszczenia opłaty elektronicznej, a obowiązek ten powstaje dopiero po złączeniu pojazdu z przyczepą, co może mieć wpływ na większą nieświadomość użytkowników tego typu pojazdów odnośnie konieczności uiszczenia opłat". Ja wiem, że jest kryzys, panie ministrze, szukamy pieniędzy, ale czy nie warto się zastanowić, żeby zmienić to. Zróbmy po prostu od 7,5 tony wzwyż, bo tak naprawdę sama ustawa o ViaTollu miała dotyczyć tych kierowców, którzy prowadzą działalność gospodarczą na naszych drogach, czyli firm transportowych.

Następny punkt, likwidacja rygoru natychmiastowej wykonalności. Super. Przypominam, że do tej pory trzeba było najpierw zapłacić, żeby móc się odwołać, stąd było samobójstwo człowieka, który nie był w stanie wyłożyć 150.000 zł, jak dobrze pamiętam, żeby móc się od kary odwołać. Wprowadzenie przedawnienia. Oczywiście propozycja jak najbardziej zasługująca na poparcie. Kolejną propozycją zasługującą na poparcie jest oczywiście ViaToll tylko dla Inspekcji Ruchu Drogowego.

Następnie przepisy przejściowe. W ustawie jest napisane, że rozdzielamy tych kierowców, w stosunku do których zostało wszczęte postępowanie, a niezakończone. Wydaje mi się, że nie może być tak, że represyjne dotychczas przepisy będą nadal w mocy wobec kierowców, co do których zastosowanie kary jest wątpliwe. Musimy tu jasno określić, czy obejmujemy wszystkich kierowców, nawet tych, wobec których już się toczy czy będzie się toczyć postępowanie.

Na koniec ostatni punkt. To jest ocena całej ustawy przez Prokuratora Generalnego. Ja bym tutaj chciał przytoczyć jego analizę, jego wypowiedź. „Dokonując analizy poselskiego projektu ustawy, pozwolę sobie jedynie zauważyć, że proponowane w projekcie ustawy zmiany w zakresie określania podmiotów ponoszących odpowiedzialność administracyjną za naruszenia obowiązków stanowionych w ustawie, w tym obowiązku ponoszenia opłat za korzystanie z dróg publicznych, może sprawiać trudności interpretacyjne w stopniu oznaczającym naruszenie reguł rzetelnej legislacji, wobec braku w ustawie o drogach publicznych definicji pojęcia »korzystającego z drogi publicznej« i stanowionego w art. 13 przywołanej ustawy dla korzystającego z dróg publicznych obowiązku ponoszenia opłat za przejazdy po drogach krajowych pojazdów samochodowych".

W mojej ocenie ta propozycja jest jak najbardziej zasadna. Uważam, że też zasługuje na uwzględnienie w projekcie. Tyle uwag ode mnie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę przewodniczącego Krzysztofa Tchórzewskiego.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeżeli ta ustawa, a taki zamiar wykazują posłowie inicjatorzy, ma zmienić formę funkcjonowania tych kar z restrykcyjnych egzekucji na cywilizowane relacje, to także powinna się ona odnieść do relacji z przedsiębiorcą. Otóż relacja z przedsiębiorcą powinna odpowiadać także normalnym relacjom przedsiębiorcy z przedsiębiorcą i przedsiębiorcy z państwem. To znaczy, że jeżeli nie płaci w terminie, to po upomnieniu ma zapłacić odsetki, może być kara za niezapłacenie w określonym czasie. Z tego co słyszę od przedsiębiorców, to sytuacja jest taka, że to musi być stały nadzór nad tym ile pieniędzy się wpłaciło, ile pieniędzy jest wykorzystanych itd. Właściwie brak jednej złotówki do wniesienia opłaty powoduje już konieczność uiszczenia kary. Z tego tytułu w tym systemie powinny funkcjonować normalne relacje. Przedsiębiorca, który prowadzi działalność gospodarczą nie jest nastawiony na to, żeby specjalnie nie płacić. On jest nastawiony na to, żeby regulować co się należy. Jeżeli natomiast w danym momencie, jak w każdym przypadku, gdzieś to umknie jego uwadze czy jego płatności powodują, że ma braki i w tym momencie nie uiszcza płatności, to powinno to być tak uregulowane, żeby brak 1 złotówki nie powodował opłaty karnej, tylko żeby to były normalne odsetki jak od należności skarbowych, podatkowych czy innych. I w tym momencie to tak powinno funkcjonować. O tym, że tak należałoby zrobić mówiliśmy już wielokrotnie, więc zgłaszałbym się z wnioskiem do państwa z podkomisji, żeby rozważyć tego typu sytuację. Z drugiej strony kwestia jest taka, że jak pamiętamy te przypadki, które były związane – tutaj nawiążę do wypowiedzi mojego przedmówcy – z tym, co jest z tym mniejszym samochodem z przyczepą. W jakiej sytuacji ktoś kto ma tę przyczepkę… Czy to znaczy, że ma wcześniej jechać na wagę i sprawdzać, czy w tym momencie powinien już, jeżeli doraźnie jedzie, nie zawodowo, to po co ma kupować urządzenie, ma instalować urządzenie i zastanawiać się czy włączyć to urządzenie, czy nie włączyć, bo na ogół nie jest tak, że te przyczepy są oznaczone do jakiejś kwoty ładowności i on ma to ocenić sam. Jeżeli on ma duży samochód, to na starcie wie, że ma powyżej tyle i tyle wagi, natomiast w tym przypadku przy przewozie okazjonalnym czy też przy przewozie własnym to jest to na pewno problem, który będzie dalej w tej ustawie istniał, więc w podkomisji powinien on być rozważony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Do głosu zgłosił się pan Maciej Wroński. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Biura Prawnego w Zarządzie Głównym Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Maciej Wroński:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, szanowni państw, pozytywnie oceniamy, że jest taka inicjatywa poselska żeby troszeczkę zmienić te przepisy i regulacje prawne, które w naszej ocenie są po prostu niesprawiedliwe. Myślę, że w związku z tym sam ten projekt trzeba ocenić pozytywnie. Chciałbym przypomnieć, że jest taka zasada, wywodząca się jeszcze z prawa rzymskiego, która mówi: prawem jest to, co słuszne i sprawiedliwe. W obecnym kształcie te regulacje oraz sposób ich interpretacji niestety nie są. Niemniej jednak odnosząc się już do samego projektu, to zostało tutaj stwierdzone, że jest to krok w kierunku postulatów branży transportowej. Ja bym powiedział, że jeżeli określamy ten krok, to jest to mały kroczek i żeby te postulaty spełnić, postulaty wydaje mi się zasadne, zostało nam jeszcze dużo do zrobienia. Organizacje wspólnie mówią jednym głosem. Mówię tutaj o Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, o Polskiej Izbie Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji i o naszym związku, Ogólnopolskim Związku Pracodawców Transportu Drogowego. Już dwukrotnie występowaliśmy do ministra właściwego do spraw transportu, mówię właściwego, bo nazwy przez czas kolejnych wystąpień z pewnymi postula-

tami się zmieniały. Wydaje mi się, że nasze postulaty były formułowane także, aby nie zepsuć po prostu systemu, aby nie spowodować uszczuplenia wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego. To szanujemy. Oczywiście uważamy, że skoro jest rozstrzygnięcie, że za drogi należy płacić, to te opłaty powinny od wszystkich wpływać w wysokości takiej, w jakiej się należy.

Natomiast nie możemy się zgodzić z wieloma rozwiązaniami, które nadal pozostaną, jeżeli ograniczymy ten projekt tylko do propozycji poselskich. Nadal zostaną nieuregulowane jako generalnie niesłuszne. Było tu to już podnoszone, kara 3000 zł, czy ona będzie za przejazd drogą, czy według interpretacji, którą stosuje Główny Inspektorat Transportu Drogowego, za bramkę czy też 24 godziny, to nadal kara ta jest, powiedziałbym, nieludzka i ma charakter represyjny, fiskalny. Chciałbym zauważyć, że kara administracyjna, jeżeli chodzi o doktrynę, ma mieć przede wszystkim charakter prewencyjny i restytucyjny, czyli mówimy, że jest coś źle, jest nakładana kara po to, żeby to naprawić. A o jakiej funkcji restytucyjnej możemy mówić, jeżeli po półtora roku – czy nawet, jak w projekcie jest napisane, po okresie rocznym przedawnienia – przedsiębiorca czy kierowca otrzymuje informację, że urządzenie było źle zarejestrowane, w związku z tym za każdym razem jak on przejeżdżał przez bramkę za każdy dzień jazdy będzie płacił po 1500 zł. Przeliczmy sobie na przykład 300 dni razy 1500 zł. Kara 3000 zł jest w razie niewniesienia opłaty, a 1500 zł jest w przypadku niewniesienia jej we właściwej wysokości. Są to kwoty kolosalne, a tak naprawdę uszczuplenie, gdyby policzyć, Krajowego Funduszu Drogowego, wyniosło może 1000 złotych, może 1500 złotych. Dlatego wysokość tych kar, 3000 złotych i 1500 złotych, naszym zdaniem powinna ulec zmniejszeniu. Ja chcę zwrócić uwagę, że w państwach takich jak chociażby Niemcy, dużo bogatszych, gdzie przedsiębiorcy i kierowcy są dużo bogatsi niż u nas, kara wynosi około 100 euro za przejazd. Kwota 100 euro a 3000 złotych to jest zasadnicza różnica. Możemy dać przykład innej wyższej kary protoplasty naszego systemu, mówimy tutaj o Austrii, gdzie kara wynosi 440 euro, ale znowu jest to mniej niż 3000 złotych. Tak że myślę, że warto by się nad tym zastanowić.

Następna kwestia. Nadal proponuje się, żeby kara ta była za niewniesienie opłaty, nie patrząc na stan rzeczywisty, faktyczny. Proszę zwrócić uwagę, że znaczna część przedsiębiorców w Polsce zarejestrowała, posiada viaBoxy na pokładzie, chce generalnie rzecz biorąc płacić i oni są tak samo w razie niedoboru, kiedy zabraknie pieniędzy, tak samo traktowani jak osoby, które chcą przejechać przez drogę płatną jak osoby, które chcą przejechać na zasadzie może się uda. Tutaj któryś z panów użył określenia „na wydrę". Tak, to jest bardzo dobre określenie. Uważamy, że w przypadku zarejestrowania się w systemie przedsiębiorca powinien ewentualnie otrzymać wezwanie do zapłaty i nawet jesteśmy gotowi na to, żeby on zapłacił 100% opłaty dodatkowej, czyli jeżeli był winien 2 złote, to nich zapłaci 4 złote. Przy skali dużych liczb będzie to także przychód do Krajowego Funduszu Drogowego. To nie spowoduje, że przedsiębiorca będzie chciał być kredytowany przez system, bo kto chce być kredytowany, kiedy odsetki nawet za jeden dzień są w wysokości 100%? Nie żartujmy. A kary powinny być tylko w przypadku, jeżeli pojazd nie jest wyposażony w urządzenie pokładowe viaBox, bo to znaczy, że ktoś celowo chce, albo nie ma umowy, albo to jest nie jego viaBox, system oszukać i wtedy kara jak najbardziej tak. Tylko mówię, ta kara powinna być nakładana w terminie trzech miesięcy, żeby miała charakter prewencyjny i restytucyjny, maksymalnie. Nie może być tak, że w tej chwili przedsiębiorcy dostają zawiadomienia o wszczęciu postępowania za wydarzenia, które miały miejsce półtora roku wstecz, rok, 9 miesięcy i czekają na następne, bo mieli źle zarejestrowany system. Ja oczywiście mówię o przedsiębiorcy, bo tak naprawdę w większości przypadków przedsiębiorcy nie zostawiają kierowców, tylko za nich płacą, opiekują się, prowadzą postępowania administracyjne. Chcę zwrócić uwagę na straszliwe koszty w dzisiejszym stanie prawnym, których ten projekt nie eliminuje. Jeżeli prowadzimy postępowanie administracyjne wobec osób zarejestrowanych w systemie i jeszcze korzystamy nie z bazy danych związanych z systemem, tylko z CEPIK-u, a przecież jeżeli jest numer rejestracyjny, to on jest w systemie, nie trzeba zwracać się do CEPiK-u, to co się dzieje, jeżeli inspekcja się zwraca do CEPiK-u? Trzeba ileś tam pism procesowych poleconych za zwrotnym potwierdzeniem odbioru wysłać,

po czym właściciel wreszcie ustalony wskazuje, kto jest posiadaczem, znowu korespondencja, posiadacz wskazuje, kto jest kierowcą. Czasami te koszty społeczne są znacznie większe, niż to jest warte, a tak naprawdę na samym końcu okazuje się, że system się pomylił, bo pojazd jest w systemie *post-pay*, czyli w ogóle nie ma mowy o tym, że jest jakaś niezapłacona kwota, bo ona jest płacona po.

Nie chcę tutaj odnosić się do systemu, czy on jest błędny czy nie, mogę tylko oświadczyć, że podawane dane, że błędy systemu sięgają 1 promila, nie są zgodne z prawdą. Myślę, że gdybyśmy wreszcie w trybie dostępu do informacji publicznej dostali informację o rekordach wycofywanych przez firmę Kapsch, które zostały zgłoszone do Inspekcji Transportu Drogowego, to okazałoby się, że po kilkaset tysięcy rocznie jest błędnych informacji. Ale okej, nie ruszamy tego, rząd przyjął, nie oceniamy tego, czy jest dobry czy nie, tylko zróbmy uczciwie, żeby tymi kosztami nie byli obciążani kierowcy.

Padła tutaj propozycja abolicji. Tak, jak najbardziej tak, abolicji warunkowej. Wpłacasz bracie w ciągu miesiąca od wejścia w życie ustawy zaległe kwoty, płacisz karę dodatkową w wysokości 100%, jeżeli państwo chcecie, może to być 200%, my to przyjmiemy, bo to będą normalne kwoty, czyli zamiast 1000 zł czy 1 złotówki będzie odpowiednio 2000 zł, 2 zł, ale nie ciągajmy tych ludzi, nie każmy im teraz płacić wstecz, bo to są naprawdę wielkie pieniądze.

Teraz jest kwestia rozszerzenia możliwości wprowadzania opłat. Ci z państwa, którzy jeżdżą po kraju albo jeżdżą po terenach zachodniej Polski, to wiedzą, że im bliżej granicy niemieckiej na każdej stacji benzynowej jest taka maszynka z napisem „*Toll Collect*", to jest system niemiecki, gdzie po stronie polskiej za pomocą tej maszynki każdy, może po wprowadzeniu trasy przejazdu, zapłacić kartą kredytową i przejechać. U nas nawet jeżeli mały przewoźnik, mały przedsiębiorca jeździ tylko po swojej okolicy i raz do roku chce przejechać w inny region i w związku z tym musi się raz w roku czy dwa razy w roku poruszać drogą płatną, musi jechać czasami kilkadziesiąt czy kilkaset kilometrów w celu zarejestrowania pojazdu. Podam przykład, województwo mazowieckie. Jest przedsiębiorca w Ostrołęce, chce jednorazowo skorzystać, musi co najmniej dwa razy jechać pod Warszawę, czyli w sumie przejeżdża od 200 do 400 kilometrów i traci czas. Czy to jest przyjazny system? Znowu nie narzucając rozwiązań resortowi, można przyjąć różne rozwiązania, wprowadzić opłatę za pomocą Internetu po trasie, można przyjąć wydawanie viaBoxów na stacji benzynowej. To by spowodowało, że system byłby bardziej przyjazny. Bo, tak jak mówię, przewoźnicy nie kwestionują obowiązku zapłaty. Przewoźnicy zgadzają się, że skoro taki system działał, to trzeba być uczciwym. Te osoby, które rzeczywiście chcą uniknąć tych opłat, działają także na niekorzyść branży, bo to jest nieuczciwa konkurencja. Uczciwy przewodnik płaci, stara się spełnić te wymagania, a nieuczciwy nie.

Dlatego opracowaliśmy szereg poprawek do tego projektu i mielibyśmy prośbę o możliwość porozmawiania na ten temat, może nie w trybie procedowania punkt po punkcie projektu poselskiego, bo to są znacznie dalej idące propozycje, ale z administracją rządową. Ja chcę powiedzieć, że tutaj pierwszy krok został zrobiony, co prawda była inna personalna obsada i trochę żałujemy, bo już pojawiło się światełko w tunelu, że mamy zrozumienie, podczas gdy sprawy personalne spowodowały, że cała obsada Departamentu Dróg Publicznych i Generalnej Dyrekcji się zmieniła, mówię o szczeblach decyzyjnych, ale mamy nadzieję, że taka rozmowa jest możliwa, bo jeżeli nasze propozycje zmierzałyby rzeczywiście do uszczuplenia wpływów do KFD, bo generowałyby koszty, to my się uczciwie z tego wycofamy. Ale jeżeli nasze propozycje nie zmierzają do uszczuplenia wpływów do KFD, nie generują kosztów, a naszym zdaniem wręcz po stronie administracji zmniejszają te koszty, to mielibyśmy prośbę zarówno do Ministerstwa Infrastruktury, jak i Wysokiej Komisji o rzeczowe przedyskutowanie tego problemu, bo problem jest i nie załatwi się go tylko i wyłącznie przerzuceniem odpowiedzialności z kierowcy na przedsiębiorcę, bo tak jak Prokurator Generalny wskazał, to ja powiem, że mam znacznie większe wątpliwości. Na przykład: kto to jest posiadacz pojazdu? Kto to jest posiadacz pojazdu w przypadku samozatrudnionego kierowcy, któremu się powierza pojazd? Spełnia to definicję posiadania w gruncie rzeczy. Mam wiele innych uwag czysto legislacyjnych, prawnych do tego projektu. Prosimy, żeby to także było przed-

miotem rozmowy, bo nie negujemy, nie chcemy nikogo oszukać, nie chcemy nic wycwanić, nie chcemy żyć czyimś kosztem, tylko chcemy, by te rozwiązania były po prostu rzetelne, sprawiedliwe, łatwe, żeby system był przyjazny, bo w tej chwili system należy do najmniej przyjaznych systemów w Europie, dlatego że takich dyskusji zabrakło. Chcę tylko powiedzieć, że przed opracowaniem SIWZ i generalnie założeń do tego projektu proponowaliśmy pani dyrektor Jaworskiej spotkanie z nami, żebyśmy powiedzieli, jak te sprawy funkcjonują w innych państwach, jakie są problemy, zagrożenia itd. Usłyszeliśmy, mamy firmę ekspercką i my ekspertów społecznych nie potrzebujemy. I wyszło, jak wyszło. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę.

Dyrektor Biura Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Mieczysław Marosz:

Mieczysław Marosz Polska Izba Transportu Samochodowego i Spedycji. W poprzednich wystąpieniach i poprzednich pracach w ramach Komisji oraz w poprzednich wystąpieniach do Ministra Transportu nasze środowisko, które skupia członków zajmujących się przewozami pasażerskimi, postuluje od wielu lat zwolnienie z opłat za przejazd odcinkami płatnymi autobusów w ogóle albo autobusów zajmujących się przewozami regularnymi. Mówimy tutaj dzisiaj, że od samochodu osobowego z przyczepą campingową, jak najbardziej słusznie, niekoniecznie te pieniądze trzeba pobierać, natomiast za przejazd pasażerów w komunikacji regularnej niestety te pieniądze są pobierane.

Na dzisiejszym posiedzeniu Komisji padały też głosy, że jak się jeździ limuzyną, to po prostu tych opłat się nie wnosi, a pasażer biedny w autobusie te opłaty musi wnosić. Prosiliśmy Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad o informację, jakie to są kwoty środków pieniężnych. Oczywiście dostaliśmy informację, z której nie do końca jesteśmy zadowoleni, bo prosiliśmy również o globalne wpływy i tych globalnych wpływów Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie przekazała, natomiast przekazała nam informację o liczbie uzyskanych wpłat od autobusów, zarówno krajowych, jak i zagranicznych, na poszczególnych odcinkach dróg płatnych, czyli autostrad, dróg krajowych S. Takie dane posiadamy. Tak więc za cały 2013 r. autobusy firm krajowych wniosły opłaty w wysokości 29.300 tys. zł, a autobusy firm zagranicznych wniosły 3825 tys. zł. Razem jest to 33.200 tys. zł. Nie wiemy do końca, jakie były przychody z tego tytułu za 2013 rok, ale wydaje się, że jest to w granicach 3, 4, 5% kwot jakie z tego tytułu Krajowy Fundusz Drogowy uzyskuje.

W tej informacji jest również przedstawiona bardzo ciekawa i niezrozumiała dla nas sytuacja. Otóż podane są tutaj ilości użytkowników od 2 maja 2011 roku do 31 grudnia 2012 roku, czyli 1,5 roku funkcjonowania tego systemu i porównane jest to z ilością za 2013 rok. Jeżeli użytkowników ogółem za te 1,5 roku było w systemie 415 tys., to użytkowników ogółem za 2013 rok jest już 111 tys., czyli to jest 25% tego, co było przez poprzednie 1,5 roku. Dlaczego? Pytałem przez telefon, ale w Generalnej Dyrekcji nie potrafili odpowiedzieć. Napisaliśmy kolejne pismo zawierające prośbę o wyjaśnienie, dlaczego tak się stało.

Natomiast jeżeli chodzi o autobusy ogółem, to przez 1,5 roku było zarejestrowane 1053 tys., a autobusów zarejestrowanych w systemie w 2013 roku było 369 tys., czyli jest to 60% spadek. W sztukach jest to również podane i te proporcje są podobne. Jeżeli autobusów w sztukach przez te 1,5 roku 2011 i 2012 roku było 66 tys., to w 2013 roku było 24,7 tys., czyli również tu widać ogromny spadek. Sami nie wiemy, z czego te dane wynikają. Czy one oznaczają, że przewoźnicy na początku zaczęli korzystać z tych dróg, a w tej chwili robią wszystko, żeby z nich uciec? Co prawda w komunikacji regularnej nie do końca wiemy jak to zrobić, bo to się nie da. Ciężarówką jeszcze można dojechać drogą alternatywną, a w przewozach regularnych po prostu się tego nie uda wykonać, bo pasażerowie są przy tej drodze. Zastanawiamy się również nad tym, że podane są dane dotyczące autobusów zagranicznych w 2013 r. Krajowych było 19.500, natomiast zagranicznych 5182. Przychody od zagranicznych stanowią 10% przychodów, więc można powiedzieć, że one rzadziej jeżdżą i to jest zrozumiałe, ale jak próbujemy

przeliczać na stawki za kilometry, jakie przejeżdżają tymi odcinkami i tak dalej, to nic tu nie zaczyna pasować. Nie bardzo rozumiemy, w czym rzecz. Mówię o tym tak dużo, ponieważ komunikacja publiczna zanika.

Mamy również podane, co naszym zdaniem jest niesprawiedliwe dla tych przedsiębiorców, że najwięcej opłat jest wnoszonych na drodze krajowej nr 7 lub S7. Drugim takim ciągiem dróg jest A4. Więc ci, którzy mają firmy i ci pasażerowie, którzy mieszkają przy tych drogach, muszą te opłaty ponosić, natomiast pozostali nie. I to naszym zdaniem jest niesprawiedliwe. Stąd my ponawiamy wniosek i prośbę do Wysokiej Komisji, żeby się zastanowić nad zwolnieniem autobusów z opłat w ogóle, bo wydaje się nam, że to jest niewielka skala, albo zwolnieniem tylko autobusów komunikacji regularnej z tego systemu.

Pytaliśmy również i mamy na to odpowiedź z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, że jeżeli rozwiązania ustawowe będą pozwalały, to będzie można zrobić tam jakiś przycisk, żeby kierowca mógł powiadomić, że jedzie w komunikacji regularnej lub okazjonalnej, wycieczkowej, jeżeli nie byliby z opłat zwalniani. Mamy to na piśmie, że jeżeli będzie takie rozwiązanie prawne, to system jest do tego gotowy i nie ma problemu, żeby takie rozwiązanie w viaBoxie zaznaczyć, że dzisiaj jadę na linii regularnej to nie płacę, jutro jadę na przewozach okazjonalnych to tę opłatę wnoszę. Biorąc jednak pod uwagę, że zagraniczne są przeważnie okazjonalne, chociaż nie wszystkie, jest to 10% całego przychodu ze wszystkich autobusów, więc jest kwestią, czy się w to bawić, czy nie. Niektóre kraje również tych opłat od autobusów nie pobierają. Z takim wnioskiem tu występujemy i prosimy państwa posłów i resort, żeby jeszcze chwilę się nad tym zastanowić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo panu dziękuję. Zapytam dla porządku, czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, pan dyrektor.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Piotr Mikiel:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Najpierw może się przedstawię, Piotr Mikiel, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Potrzebę wprowadzenia zmian do funkcjonującego systemu opłat drogowych środowisko przewoźników drogowych sygnalizowało już po niespełna roku obowiązywania tych przepisów, a więc w 2012 roku. Już wówczas były kierowane pisma, o których tu pan Maciej Wroński wspominał, z propozycją konkretnych rozwiązań. Był oczywiście odzew ze strony resortu, (było to na początku 2013 roku) wskazujący na pilną potrzebę nowelizacji tych przepisów. Wówczas obiecywano nam, że to nastąpi niezwłocznie. Projektu rządowego nie doczekaliśmy się do dzisiaj, no ale jest inicjatywa poselska, inicjatywa, w której zawartych jest kilka naszych propozycji z tych pism. Mamy nadzieję, że będzie okazja do dyskusji, do pogłębionej refleksji nad rozwiązaniami zawartymi w tych przepisach. I tak jak koledzy tu mówili, tak jak panowie posłowie, szanowni państw mówiliście, aby nad nimi jeszcze raz się pochylić, aby rzeczywiście te przepisy nie były dyskryminujące polskie firmy transportowe. Dziękuje bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Rozumiem, że lista chętnych do zabrania głosu została wyczerpana. Jeszcze pan przewodniczący Adamczyk. Bardzo proszę krótko, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Nie sądziłem, że ta debata będzie tak głęboka, więc chciałbym się odnieść do kwestii podniesionej przez jednego z przedmówców, a mianowicie opłat za przejazd drogami krajowymi wnoszonych przez właścicieli pojazdów komunikacji publicznej. Proszę państwa, w poprzedniej kadencji podejmowaliśmy różnorakie próby, aby doprowadzić do zwolnienia z opłat samochody komunikacji publicznej na odcinku do 100 km. Chcę państwu powiedzieć, że wówczas nasze przewidywania, podnoszone argumenty całkowicie potwierdziło życie. Wszystkie opłaty viaToll wliczone są do biletów autobusowych, do biletów autobusowych osób w sumie najbiedniejszych, bo uczniów,

ludzi dojeżdżających do pracy, których nie stać na dojazd własnym samochodem, tych którzy po prostu zmuszeni są do korzystania z komunikacji zbiorowej. Tak naprawdę to oni ponoszą te opłaty, nie ponoszą tych opłat ci, którzy jadą samochodami osobowymi, dojeżdżając na co dzień do pracy. To z punktu widzenia społecznego jest całkowicie nieuczciwe. Dlatego też, mając na uwadze niepowodzenia, które były naszym udziałem w poprzedniej kadencji Sejmu, na pewno w trakcie procedowania nad tym projektem ustawy wniosę takie poprawki do tego projektu ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana ministra Zbigniewa Rynasiewicza. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, generalnie cieszę się, że jest pozytywny odbiór tego projektu, który na różnych etapach był w jakiś sposób konsultowany również z resortem. My uważamy, że ten projekt jak gdyby wychodzi naprzeciw wielu oczekiwaniom, o których państwo mówili, szczególnie przedstawiciele branży, strony społecznej. Pewnie jest tak, że nie wszystkie te oczekiwania będą możliwe do zaakceptowania przez stronę rządową, ale generalnie uważam, że tworzymy rozwiązanie, które jest nie tyle oczekiwane, ale jest, jak to często państwo podkreślaliście, powinno być sprawiedliwe. Na pewno w tym kierunku zmierzamy.

Jest wiele oczekiwań ze strony branży. Chciałbym przypomnieć, że na jednym z ostatnich spotkań Forum Transportu Drogowego strona rządowa jak gdyby uzgodniła z wszystkimi przedstawicielami, którzy wchodzą w skład tego Forum, szczegółowe analizy całości spraw związanych z funkcjonowaniem transportu, przewozu rzeczy w Polsce. Zaproponowaliśmy taką dyskusję, można powiedzieć, permanentną. Jest propozycja tych sześciu tak zwanych stolików, które myślę, że niedługo zainaugurują swoją pracę. Państwo też tam macie możliwość zgłaszania swoich przedstawicieli. Dotyczyć one będą kwestii granic, zezwoleń, legislacji, szkoleń, kwestii podatkowych, wszystkiego tego co w zasadzie wymaga stałych kontaktów pomiędzy przedstawicielami branży a stroną rządową. Tutaj państwo mówili, że oczekujecie takiego podejścia do sprawy, w związku z tym na forum Komisji chciałbym powiedzieć, że wystąpiliśmy z propozycją, żeby reprezentacja wszystkich organizacji zrzeszających przewoźników, skupiona w Forum Transportu Drogowego, miała możliwość szczegółowej analizy i rozmów ze stroną rządową. Jesteśmy po uzgodnieniach wewnątrzrządowych, są przedstawiciele MSW, Ministerstwa Finansów, wszystkich służb, Straży Granicznej, Służby Celnej gotowi na takie spotkania. Wiemy, że państwo planujecie też duży kongres w czerwcu. Chcielibyśmy na tym kongresie z państwem te tematy przedstawić, na jakim etapie zaawansowania one są, co udało się nam już rozstrzygnąć, a co jeszcze wymaga dopracowania. Szczególnie chodzi o kryzysy, które mamy na granicy z Białorusią czy Rosją, bo one pokazują masę problemów, które są przed nami do rozwiązania. Często one nie są stworzone przez niewłaściwe relacje pomiędzy naszą stroną rządową a przewoźnikami, tylko wynikają z pewnych ustaleń, które podejmuje samodzielnie Białoruś i Rosja. Z nimi bardzo trudno rozmawia się na te tematy, o tym też doskonale państwo wiecie. Dziękuję za to, że państwo to rozumiecie,

Tutaj dużo było mówione na temat dialogu i też chciałbym państwu powiedzieć, że dialog pomiędzy przedstawicielami przewoźników a stroną rządową jest i myślę, że będzie bardziej intensywny w najbliższym okresie czasu, bo musi być bardziej intensywny. Natomiast ten projekt ustawy pewnie spełni wiele oczekiwań i na pewno też jest to pewnie kolejne jakieś otwarcie na współpracę pomiędzy stroną rządową a przedstawicielami Forum Transportu Drogowego. Nasze oczekiwanie jest takie, żeby ten dialog był prowadzony w sposób stały, permanentny. Myślę, że oczekiwania środowiska też są podobne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu ministrowi. Szanowni państwo. Wobec wyczerpania listy mówców w tej części obrad Komisji stwierdzam zakończenie pierwszego czytania projektu ustawy. Ze swojej strony bardzo państwu dziękuję za te bardzo cenne uwagi, za tę merytoryczną dyskusję. Jestem o tym przekonany, że wszystkie opcje polityczne reprezentowane w tej

Komisji włączą się w pracę i końcowym produktem będzie dobra ustawa. Mam nadzieję, że tak będzie.

Szanowni państwo. W trakcie pierwszego czytania – w związku z funkcjonowaniem ustawy o działalności lobbingowej – nie zgłoszono wniosku o przeprowadzenie wysłuchania publicznego. Czy taki wniosek ktoś chciałby zgłosić? Nie widzę. Bardzo dziękuję. Natomiast w trakcie pierwszego czytania zgłoszony został wniosek o powołanie podkomisji nadzwyczajnej. Ponieważ zostali zgłoszeni kandydaci do podkomisji nadzwyczajnej, to mam pytanie, czy z Solidarnej Polski będzie ktoś brał udział w jej pracach? Nie. Czy z Klubu Parlamentarnego Twój Ruch?

Poseł Maciej Banaszak (TR) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący. Mam pytanie, ponieważ tak jak rozmawialiśmy, ja od przyszłego tygodnia będę członkiem Komisji Infrastruktury, to jest pytanie do BAS-u, czy jest teraz możliwość wybrania mnie do składu podkomisji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie możemy, ale ja zapraszam pana posła do prac.

Poseł Maciej Banaszak (TR) – spoza składu Komisji:

To wybierzemy kogoś i najwyżej się podmienimy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze. Czy z SLD jest ktoś na dzisiejszym posiedzeniu? Nie widzę. Bardzo proszę o 3 osoby z klubu parlamentarnego PiS. Mam zgłoszonego pana posła Szmita, posła Abramowicza i pana posła Adamczyka. Bardzo dziękuję. Z PSL-u został zgłoszony pan poseł Bodio. Z Klubu Parlamentarnego Platforma Obywatelska zgłoszeni zostali: pan poseł Lamczyk, pan poseł Litwiński, pan poseł Pietrzczyk i poseł Zmijan.

Poseł Maciej Banaszak (TR) – spoza składu Komisji:

Z Twojego Ruchu mógłbym zgłosić posła Sajaka.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pana posła zapraszam do pracy, bo tak czy inaczej będziemy musieli decyzją Komisji zmienić skład. Wobec powyższego zapraszam do pracy.

W związku z powyższym proponuję powołanie podkomisji nadzwyczajnej w składzie: pan poseł Lamczyk, pan poseł Litwiński, pan poseł Pietrzczyk, pan poseł Stanisław Zmijan, pan poseł Szmit, poseł Abramowicz i poseł Bartłomiej Bodio. Czy jest sprzeciw do powołania podkomisji nadzwyczajnej w tym składzie? Nie ma. Dziękuję.

Stwierdzam zatem, że Komisja Infrastruktury powołała podkomisję nadzwyczajną do rozpatrzenia tego projektu. Bardzo proszę po zakończeniu posiedzenia o przybliżenie się wybranych posłów do stołu prezydialnego.

Wysoka Komisjo, wobec wyczerpania porządku dziennego zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję państwu za udział. Do zobaczenia na następnym posiedzeniu. Dziękuję bardzo.